



## Aeropuertos y aerolíneas con freno y marcha atrás

Anulados los concursos de concesión de Barajas y El Prat  
La ministra de Fomento revoca el proceso de  
privatización de Aena **PÁG. 7**

Spanair echó el cierre por 'la  
falta de visibilidad financiera' **PÁG. 12**



Iberia Mantenimiento creará 100 empleos de alta  
cualificación en su hangar de Barcelona **PÁG. 15**



Todo el servicio experto que necesita  
Toda la probada fiabilidad que espera  
**All the space you need**



© Astrium / Silicon Worlds - Paradigm - ESA-CNES-Arianespace / photo Service Optique Vidéo OSG - Getty Images - Corbis

En Astrium, "espacio" significa una sola cosa: soluciones. Ya sea en el campo de las telecomunicaciones espaciales, la ciencia, la seguridad o el medio ambiente, garantizamos el acceso al espacio y a soluciones avanzadas que nos benefician a todos, todos los días. 18.000 hombres y mujeres empujan las fronteras en busca de nuevas posibilidades con el fin de ofrecer niveles de servicio excepcionales. Somos un líder mundial porque, cuando trabajamos en el espacio, lo hacemos sin limitaciones. [www.astrium.eads.net](http://www.astrium.eads.net)



AN EADS COMPANY

**L**O había anunciado no hace mucho en estas mismas páginas el responsable del PP en la Comisión de Fomento, Andrés Ayala: “Le daremos la vuelta como si fuera un calcetín a este modelo incipiente del PSOE”. Son tiempos de revisión y reversión; de freno y marcha atrás, que dijera Jardiel Poncela en aquella comedia suya titulada inicialmente “morirse es un error”.

Fue entregar la cartera ministerial y desaparecer del Ministerio su anterior inquilino y quedar zanjada su por él denominada “modernización del sistema aeroportuario español” y las ansias de algunos gobiernos autonómicos de ganar peso y presencia en los aeropuertos regionales. Y es que cesar, como morirse, es un error imperdonable, aunque sea involuntario.

La privatización de Aena fue la “sinfonía inacabada” del Gobierno anterior, el malogrado plan de José Blanco de vender el 49% del gestor aeroportuario número uno del mundo y dar entrada con el 90,05% a la iniciativa privada en la gestión de los aeropuertos de Barajas y El Prat, las joyas de la corona de la entidad estatal.

El nuevo modelo del ex ministro se quedó prematuramente viejo aún en fase de nasciturus y fue abortado precipitadamente. “Vamos a seguir adelante con el proceso y no vamos a consentir que se cuestione un proceso transparente, reglado, abierto y con un calendario preestablecido. No vamos a consentir que se cuestione este proceso”, aseguraba el ministro de Fomento desde la tribuna de portavoz del Gobierno pocas semanas antes de dejar el cargo.

## Editorial

# La vuelta del calcetín

**Hasta ahora  
no sabemos  
qué es lo  
que piensan  
hacer y  
cómo, en  
qué plazo y  
con qué  
mimbres**

Pero llegó la nueva ministra y “mandó a parar”. Es verdad que cada maestrillo tiene su librillo y cada ministro de Fomento llega con su plan bajo el brazo. Ana Pastor ha venido a dar la vuelta al calcetín, a revocar el modelo de su predecesor, “a poner en valor a Aena a través de un plan estratégico y de negocio y a revisar su actual modelo de gestión”, ha dicho. No sólo paralizó el concurso por el 90.05% de las sociedades concesionarias de Barcelona y El Prat, es que ha frenado en seco el último plan aeronáutico de los muchos diseñados en los últimos años por el PSOE y va a pergeñar otro nuevo. “El Ministerio de Fomento comenzará a diseñar este viernes un nuevo modelo aeroportuario”, dijo la ministra al día siguiente de nombrar al nuevo presidente de Aena.

Vale. Pero cualquiera pensaría que se llegaba al Gobierno con los deberes hechos de casa, es decir, con el modelo aeronáutico ya pensado y decidido, porque el PP había tenido tiempo suficiente para delinearlos antes y no tener que improvisarlo una vez en el Ministerio. La anulación del concurso en marcha era una muerte anunciada; la revocación del diseño anterior se veía venir. La necesaria puesta en valor de Aena estaba cantada. Todo lo hecho y anunciado era de libro, se daba ya por descontado. Pero

hasta ahora no sabemos qué es lo que piensan hacer y cómo, en qué plazo y con qué mimbres: cuál va a ser su modelo de gestión, qué va a pasar con esas docenas de aeropuertos sin aviones ni pasajeros que sobreviven gracias a las generosas subvenciones que se conceden a ciertas compañías -el caso reciente del cese de Spanair es un claro mal ejemplo de lo que está pasado con los pródigos presupuestos de comunidades autónomas que, sin embargo, no tienen ni para atenciones sociales-, qué se va a hacer con los servicios de torres de control -13 de ellas ya fueron adjudicadas hace más de tres meses-, cómo se va a arreglar el problema de los retrasos en salidas y llegadas de aviones, qué pasará con los casi 2.500 controladores y con el resto del personal y las empresas bajo el manto de Aena... Y sobre todo, cómo se va a amortizar la deuda de casi 13.000 millones que pesa como una losa sobre los estados financieros de la entidad pública.

Es verdad. Se prometió dar la vuelta al calcetín. Ahora bien, por lo que se sabe hasta ahora, solo se ha puesto freno y marcha atrás al nonato modelo aeronáutico anterior, al que no sólo están dando la vuelta como una media, sino que están poniendo de vuelta y media. Bien, pero ¿y ahora qué?



## Relevada la cúpula directiva del sector aeronáutico

El Gobierno ha completado el pasado mes de marzo el relevo de la cúpula directiva del sector aeronáutico con los nombramientos de la nueva secretaria general de Transportes y el director general de Aviación Civil. Por su parte, la ministra de Fomento, Ana Pastor, designó nuevo presidente de Aena.

El Consejo de Ministros nombró a la ingeniera aeronáutica Carmen Librero Pintado, que fuera directora general de Navegación Aérea en Aena hasta el pasado verano, nueva secretaria general de Transportes del Ministerio de Fomento. Con categoría de subsecretaria, Carmen Librero es la tercera autoridad en rango dentro del Ministerio de Fomento por debajo de la ministra y el secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación y junto con el director general de Aviación Civil, Ángel Luis Arias Serrano -quien depende de aquella aunque fue nombrado con diez días de antelación a la misma- son las dos únicas personas de la nueva cúpula ministerial que han vivido toda su trayectoria formativa y profesional en el sector aeronáutico.

Librero pertenece al Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos del Estado. Ha sido jefa de la División de Planificación y Control de Gestión de Navegación Aérea, jefa del Gabinete de la Dirección General de Navegación Aérea y del presidente de Aena y directora de Planificación, Control Económico y de Gestión, así

como directora de Ingeniería y Explotación Técnica de Regulación Aérea. En 2008 fue nombrada directora general de Navegación Aérea, cargo del que fue removida en el último verano pasando meses después a ocupar un puesto en el Consejo de Transportes de la Representación Permanente de España ante la Unión Europea.

Como directora de Navegación Aérea en Aena fue parte actora principal en los hechos ocurridos antes, durante e inmediatamente después del plante protagonizado por los controladores aéreos en la primera semana de diciembre de 2010 que llevó a la militarización de las torres de control y la declaración del estado de alarma, hecho sin precedentes en la moderna historia española.

Con ocasión del largo conflicto con los controladores, Librero fue objeto de querellas por parte de ese colectivo de trabajadores de Aena que han recibido con indignación su nombra-

miento al frente de la Secretaría General de Transportes. Como dato más significativo, la web controladores-aeroeos.org aparecía clausurada el pasado sábado con un aviso para sus lectores: "Este blog permanecerá cerrado 48 horas en protesta por el nombramiento de doña Carmen Librero Pintado como secretaria general de Transportes. Las bromas solo nos gustan el 28 de diciembre".

Y en la site spicaweb.com, del Sindicato Profesional Independiente de Controladores Aéreos, Rafa Soler dejaba el sábado este escueto y malicioso comentario: "que Dios nos pille 'confesaos'. Ésta es la Carmen Vela de Fomento".

## Nuevo director general de Aviación Civil

El último Consejo de Ministros aprobó, a propuesta de la ministra de Fomento, Ana Pastor, el nombramiento de Ángel Luis Arias Serrano, hasta ahora director de Estrategia, Innovación y Sostenibilidad de Aena, como director general de Aviación Civil.

Ingeniero aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) y Máster en Dirección General de Empresas, Arias Serrano, de 51 años, pertenece por oposición al Cuerpo Militar de Ingenieros Aeronáuticos del Ejército del Aire y al Cuerpo Civil de Ingenieros Aeronáuticos.

Concluida su carrera en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos, en Madrid, inicialmente desarrolló su actividad profesional como ingeniero militar de Infraestructuras

**Carmen Librero y Ángel Luis Arias Serrano durante su toma de posesión.**



## CON NOMBRE PROPIO

en el Ejército del Aire, para posteriormente desempeñar las funciones de consejero técnico de la Dirección General de Aviación Civil. Desde la creación de Aena, en 1991, desempeñaba su labor profesional en esta Entidad Pública.

Ha sido miembro de numerosos grupos de trabajo y comités internacionales relacionados con la aviación civil y fue nombrado por la Comisión Europea, en 1998, vicepresidente del Grupo de Expertos para el Estudio y Definición del Futuro Sistema de Transporte Europeo. Desde abril de 2002 hasta 2004 presidió la Sociedad Europea para la Provisión de Servicios de Navegación por Satélite (ESSP), formada por las organizaciones de navegación aérea del Reino Unido, Francia, Alemania, Italia, Suiza, Portugal y España.

Es profesor de Gestión Aeronáutica en la Universidad Autónoma de Madrid y miembro de la Asociación Americana de Control de Tráfico Aéreo (ATCA, del Instituto de Navegación de España y de la Asociación Española de Planificación Estratégica (AESPLAN).

## Cambio en la presidencia de Aena

José Manuel Vargas, que fue consejero delegado de Vocento hasta su dimisión el pasado mes de julio, ha sido nombrado presidente de Aena, en sustitución de Juan Ignacio Lema.

Vargas estuvo vinculado a Vocento desde hace más de una década. Entre 2000 y 2002 fue director de servicios jurídicos de la entonces Prensa Española y secreta-



José Manuel Vargas.

rio del Consejo de "Abc" entre 2000 y 2005. Pasó después a ser director general financiero durante seis años y director general de mercados nacionales del único gran grupo de comunicación que hoy se financia con capital netamente español.

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid, titulado de Derecho por la UNED y censor jurado de cuentas, Vargas comenzó su carrera profesional como director de los servicios jurídicos y secretario general de Jotsa. En el año 2000 recaló en Prensa Española -antigua editora de Abc-, como director de los servicios jurídicos, cargo que simultaneó con la secretaría del Consejo hasta 2005. En 2007 se convirtió en consejero delegado de Abc y a partir de 2008 también de Vocento. Fue uno de los principales artífices de la salida a Bolsa del grupo en 2006. Asimismo, Vargas ejerció como profesor de contabilidad en el Colegio Universitario CEU Luis Vives entre 1996 y 2001.

La estrategia puesta en marcha durante el periodo de gestión de José Manuel Vargas permitió, a pesar de la difícil coyuntura, mantener la posición de liderazgo en el mercado español, tanto

en lo referente a la difusión y audiencia, como a la rentabilidad. Al mismo tiempo, se acometió el cambio del 'mix' de ingresos -internet y audiovisual suponen ya más del 25% del total- manteniendo la sólida posición financiera de la compañía, claro diferencial de Vocento respecto a otros grupos del sector.

## Relevo en la SEPI

El Consejo de Ministros nombró a Ramón Aguirre nuevo presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), la entidad pública empresarial que, entre otras, tiene una participación del 5,47% en EADS y otra del 2,71% en IAG.

Aguirre, de 58 años, casado y con un hijo, directivo bancario, es en la actualidad diputado por Guadalajara del Partido Popular en el Congreso, en el que ha ocupado escaño durante seis legislaturas, incluida la actual, donde ha sido portavoz adjunto de la Comisión de Presupuestos, de las comisiones de Presupuestos y de Comercio y Turismo, portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Popular, presidente de la Comisión del Pacto de Toledo y portavoz de la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda. Fue presidente de la Comisión Nacional de Comercio y Turismo del Partido Popular. También presidió el ICO y fue consejero delegado del Metro de Madrid. Ahora sustituye en el cargo a Enrique Martínez Robles.

La SEPI, creada en 1996 en sustitución del Instituto Nacional de Industria (INI) y dependiente del Ministerio

**Pasa a la página siguiente**



**Viene de la página anterior**

de Hacienda y Administraciones Públicas, está encargada de la administración de las empresas y sociedades públicas. Tiene entre sus competencias la de privatizar las participaciones de empresas que no sean estratégicas para esta Sociedad Estatal y que pudieran considerarse susceptibles de ser gestionadas por la iniciativa privada.

Uno de los asuntos pendientes para la SEPI es el proceso de venta de hasta un 2,71% del capital social de International Airlines Group (IAG), resultante de la fusión de Iberia y British Airways. Pese a que esa desinversión, acordada a finales de 2010 por el anterior Gobierno socialista y aprobada por el Consejo Consultivo de Privatizaciones (CCP), no ha sido acometida, el actual Ejecutivo no ha suspendido el proceso. El valor de esa participación en IAG fue estimada en el pasado año en 151 millones de euros.

Como accionista del consorcio EADS, la SEPI en esta nueva etapa tendrá que nombrar a su representante en el Consejo de Administración, en sustitución del ex ministro socialista de Industria, Juan Manuel Eguiagaray.

Precisamente, el consorcio aeroespacial europeo EADS hizo público en los últimos días del pasado mes de enero los cambios introducidos en su Consejo de Administración que tendrán efecto tras la Junta General Anual de Accionistas que tendrá lugar el próximo 31 de mayo y tendrán una duración de cinco años.

## Falleció Sánchez Tarifa, pionero de la propulsión aeroespacial en España



El pasado 12 de enero falleció a los 90 años de edad Carlos Sánchez Tarifa, que fuera pionero de la propulsión aeroespacial en España y catedrático de esta disciplina y director en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA) de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM).

Se licenció en la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos y posteriormente se doctoró en esta ingeniería. En 1961 ingresó como catedrático de Propulsión por Reacción Aérea y Espacial en la ETSIA donde también ocupó los cargos de subdirector de Investigación y Doctorado y director.

Desarrolló su carrera profesional en torno a los tres ejes fundamentales: la investigación, la docencia y la ingeniería, todas ellas con el denominador común de la propulsión. En este campo ha sido considerado como “padre de la propulsión aeroespacial española” y destaca su participación en el INI-11, el proyecto del primer motor a reacción que se construiría en España y en el que este ingeniero salmantino tenía el cometido del diseño aerodinámico.

Inició su profesión en el INTA, donde realizó estudios de técnicas de motores de reacción y llegó a ser el director de los departamentos de Investigación y Estudios Avanzados y de Energía y Motopropulsión. También trabajó en el desarrollo del motor para el avión europeo de combate EF 2000, en Sener, donde desempeñó el cargo de ingeniero jefe.

Coincidiendo con su 90 cumpleaños, el 11 de marzo de 2011, Sánchez Tarifa fue

homenajado en la ETSIA en un acto organizado conjuntamente por la UPM, INTA y Sener y una exposición sobre su trayectoria. Se elogió su amplio conocimiento científico, su carácter pionero y su desbordante imaginación y entusiasmo.

Miguel Ángel Gómez Tierno, actual director de la ETSIA, reconoció la importancia de Sánchez Tarifa en el progreso de la propulsión aeroespacial y recordó el “privilegio que supuso tenerle como profesor de Aerorreactores”. Por su parte, el presidente de Sener, Jorge Sendagorta, le definió como “un ingeniero universal e innovador por su gusto por la investigación con espíritu abierto, siempre colaborador y con sentido del humor”.

De su etapa en el INTA habló Manuel Mulero, quien destacó de Sánchez Tarifa “la creación y la dirección de un grupo de excelencia en tecnología de propulsión y combustión”, dentro de los numerosos e importantes estudios y proyectos que puso en marcha en el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial “Esteban Terradas”.

Amable Liñán, compañero en el Grupo de Combustión en el que Sánchez Tarifa era el responsable de la actividad experimental, quiso demostrar “cuánto le debemos todos los ingenieros por sus contribuciones importantes y singulares a la excelencia en la propulsión y la combustión, ya que se encargó de impulsar en España el conocimiento y el desarrollo de los nuevos sistemas de propulsión de entonces”. Esto fue posible, en palabras de Liñán, “por su carácter nada dado a doblegarse ante los retos, que le llevó a tomar decisiones afortunadas para la ingeniería”.

# Cambio de modelo aeroportuario para hacer de Aena un líder mundial

**F**OMENTO revisará el actual modelo aeroportuario del Gobierno socialista para convertir a Aena “en la empresa líder mundial en el sector de aeropuertos y navegación aérea”, según anunció la ministra Ana Pastor en rueda de prensa.

Pastor señaló que pese a que “en España disponemos de empresas internacionalizadas de gran peso y prestigio en la escena mundial, ninguna de ellas ocupa el puesto número uno de su sector. Con Aena tenemos la oportunidad de tener una empresa española número uno en el mundo, en un sector tan estratégico y vital para nuestra economía como es el transporte aéreo”, destacó la ministra.

“Teniendo en cuenta que nuestra realidad económica actual es distinta, que las

reglas de juego con las que nos estamos dotando en Europa y, sobre todo, que la evolución competitiva del transporte aéreo es muy intensa, nos tenemos que dotar de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria, con objeto de volver a afrontar, con el mejor de los éxitos posibles, los próximos 25 ó 30 años”, añadió.

En este punto, la ministra ha justificado el cambio de orientación del actual modelo de gestión. La primera razón, es que la “visión estratégica no se vería favorecida ni potenciada si se sigue adelante con el actual proceso de concesiones privadas de los dos principales aeropuertos de la red, Madrid-Barajas y Barcelona el Prat”.

El segundo motivo es que el valor que tiene Aena como líder en gestión aeroportuaria y el valor que le

otorga al conjunto del país “se vería disminuido si se disgregara su gestión en aeropuertos de forma individualizada”.

Tras destacar que debido a la crisis económica la valoración de Aena se ha ido deteriorando progresivamente, la ministra ha anunciado que el primer paso consistirá en “poner en valor a la compañía a través de un plan estratégico y de negocio”, tras lo cual se abrirá el proceso de la entrada de capital privado.

“En definitiva, optamos por llevar a cabo una transformación de Aena Aeropuertos a través de un modelo que garantice la existencia de una empresa española líder a nivel mundial, eficiente, de calidad y con capacidad para su expansión internacional. Segundo, favorecer la cohesión y la vertebración de nuestro país. Y tercero, asegurar la existencia de una red de infraestructuras aeroportuarias de calidad homogénea, con capacidad y que se ofrecen a precios muy competitivos, lo cual resulta clave para la industria turística española”, indicó Pastor.

Este modelo mantiene las posibilidades de desarrollo de los trabajadores en todos sus centros de trabajo y la aplicación de políticas comunes en áreas claves del sector como es el del handling. Además, introduce

**La ministra Ana Pastor, entre el secretario de Estado, Rafael Catalá, y el presidente de Aena, José Manuel Vargas, durante la rueda de prensa.**



[Pasa a la página siguiente](#)



Viene de 1 a página anterior

prácticas de gestión privada que favorecen un aumento de la eficiencia de la sociedad y ‘modular la generación de ingresos para el Estado en función de la situación de los mercados y de las necesidades existentes’.

La ministra también ha señalado que se espera una mayor generación de ingre-

sos a través de la internacionalización del Grupo Aena, que vendría ‘tanto de una más intensa participación directa o indirecta en la gestión de aeropuertos fuera de España’, como de la venta de su know-how mediante la comercialización de tecnologías y servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

“Esta internacionaliza-

ción podría apoyarse en alianzas comerciales con empresas españolas de construcción, ingeniería, tecnología, servicios o consultoría, lo que supondría generar riqueza y más puestos de trabajo”, precisó.

Por otro lado, la ministra ha defendido la participación de los gobiernos autonómicos en las decisiones estratégicas, “de manera que

se integre el desarrollo de los aeropuertos en el contexto de la planificación territorial y las competencias de las comunidades autónomas. Nosotros vamos a hacer que este modelo de futuro, de nueva gestión aeroportuaria, tenga en cuenta a las comunidades autónomas en la planificación de lo que va a ser el futuro aeroportuario del país”, concluyó.

## Frenazo y marcha atrás seis meses después

El anterior Gobierno socialista puso en marcha la pasada primavera un modelo aeronáutico español que dividía Aena en sus dos actividades: Aeropuertos Españoles por un lado y Navegación Aérea, por otro. En esta segunda actividad se liberalizaban los servicios de tránsito aéreo con el sistema AFIS en 6 aeropuertos y el control de torre en otros 13 aeropuertos. El pasado mes de octubre se resolvió el concurso para la prestación del servicio de control en estas últimas.

En cuanto a los aeropuertos, el Gobierno creó la sociedad Aena Aeropuertos S. A. que empezó su actividad el pasado 8 de junio. Una semana después constituía las sociedades concesionarias de los aeropuertos Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat y dos semanas más tarde autorizaba la licitación del 90,05% del capital de dichas concesionarias.

Para finales de noviembre, coincidiendo prácticamente con las elecciones generales, se fijó la fecha de adjudicación del 90,05% de cada una de esas sociedades concesionarias. Los concesionarios dispondrían del derecho de explotación de los activos aeroportuarios y no aeroportuarios. Sus ingresos provendrían de las tarifas y contraprestaciones por la gestión y explotación de los espacios y servicios aeroportuarios y los ingresos comerciales y de la actividad inmobiliaria.

Ambos contratos durarían 20 años prorrogables por cinco años más. Los concesionarios se subrogarían en la

posición de Aena con respecto a los trabajadores de la plantilla adscrita a cada aeropuertos y debería respetar los acuerdos laborales suscritos por la entidad pública y los sindicatos que entraña una vigencia hasta el 1 de enero de 2019.

Los concesionarios abonarían un pago inicial como mínimo de 3.700 millones de euros en el caso de Barajas y de 1.600 millones en el caso de El Prat y un canon anual equivalente al 20% de facturación del aeropuerto con una cantidad mínima garantizada que para este año 2012 sería de 150 millones en el caso de Barajas y de 80 millones en el caso de El Prat.

Aunque el entonces ministro de Fomento, José Blanco, anunció que “había muchísimas empresas interesadas” por hacerse con la gestión de los dos principales aeropuertos españoles, dentro del plazo sólo siete consorcios se aprestaron a conocer la documentación de la operación.

Tanto los expertos económicos como aeronáuticos y las propias empresas en principio interesadas hicieron saber al Gobierno que “las cuentas no salían” y que era imposible llevar a cabo el concurso en esas condiciones. Diversas firmas consultoras, algunas de ellas multinacionales, asesoraron a Aena y al Ministerio, mediante abultados contratos, a valorar los activos y a formalizar el proceso de traspaso de responsabilidades. El titular de Fomento y portavoz del Gobierno hizo pública ostentación de no dar su brazo a torcer. Era al



comienzo del pasado mes de octubre. Escasas fechas después, a punto de vencer el plazo de presentación de ofertas y ante la dificultad de encontrar licitantes, el Gobierno decidió prorrogar por tres meses el plazo de presentación de ofertas que vencía el 31 de octubre. Se corría seriamente el riesgo de declarar el concurso desierto por ausencia de licitantes con el consiguiente descrédito internacional. Tres meses después, el nuevo Gobierno ha decidido anular tal concurso y replantear la cuestión.



**L**A ministra de Fomento, Ana Pastor, anunció la propuesta del Ministerio de Fomento al consejo de administración de Aena Aeropuertos de renunciar a la celebración del concurso de concesión de la explotación de los servicios aeroportuarios en Madrid y Barcelona.

Pastor justificó esta decisión en “el cambio de orientación del nuevo modelo de gestión”. Durante una rueda de prensa, la ministra señaló que “el concurso de las concesiones pretendía favorecer la competencia entre ambos aeropuertos, cuando en realidad el objetivo debe ser fortalecer a ambos y a todos, para que compitan a nivel mundial”, explicó.

Esta razón se suma al hecho, según Pastor, de que ‘las condiciones actuales de los mercados son claramente desfavorables y desaconsejan la continuidad del proceso, pues podría provocar que se redujera el número de ofertas competitivas e incluso el precio a ofertar por ambas concesiones’. Algo, ha añadido, que ‘supondría un deterioro de imagen y una pérdida de valor de nuestros activos que sería irrecuperable para siempre’.

“La visión estratégica no se vería favorecida ni potenciada si se sigue adelante con el actual proceso de concesiones privadas de los dos principales aeropuertos de la red, Madrid-Barajas y Barcelona el Prat”, agregó.

Termina así bruscamente un proceso de privatización iniciado la pasada primavera por el anterior Gobierno socialista que dividía Aena en sus dos actividades: Aeropuertos Españoles por un lado y Navegación Aérea, por otro. En esta segunda actividad se liberalizaban los servicios de tránsito aéreo con el sistema



## Fomento anula los concursos de concesión de Barajas y El Prat

AFIS en 6 aeropuertos y el control de torre en otros 13 aeropuertos. El pasado mes de octubre se resolvió el concurso para la prestación del servicio de control en estas últimas.

En cuanto a los aeropuertos, el Gobierno creó la sociedad Aena Aeropuertos S. A. que empezó su actividad el pasado 8 de junio. Una semana después constituía las sociedades concesionarias de los aeropuertos Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat y dos semanas más tarde autorizaba la licitación del 90,05% del capital de dichas concesionarias.

Aunque el entonces ministro de Fomento, José Blanco, anunció que “había muchísimas empresas interesadas” por hacerse con la gestión de los dos principales aeropuertos españoles, dentro del plazo sólo siete consorcios se aprestaron a conocer la documentación de la operación.

Tanto los expertos económicos como aeronáuticos y las propias empresas en principio interesadas hicie-

ron saber al Gobierno que “las cuentas no salían” y que era imposible llevar a cabo el concurso en esas condiciones. Diversas firmas consultoras, algunas de ellas multinacionales, asesoraron a Aena y al Ministerio, mediante abultados contratos, a valorar los activos y a formalizar el proceso de traspaso de responsabilidades. El titular de Fomento y portavoz del Gobierno hizo pública ostentación de no dar su brazo a torcer. Era al comienzo del pasado mes de octubre. Escasas fechas después, a punto de vencer el plazo de presentación de ofertas y ante la dificultad de encontrar licitantes, el Gobierno decidió prorrogar por tres meses el plazo de presentación de ofertas que vencía el 31 de octubre. Se corría seriamente el riesgo de declarar el concurso desierto por ausencia de licitantes con el consiguiente des crédito internacional. Tres meses después, el nuevo Gobierno ha decidido anular tal concurso y replantear la cuestión.

# El abortado proceso de privatización costó casi siete millones

**E**L proceso de privatización de Aena iniciado por el Ministerio de Fomento el pasado año bajo el mandato de José Blanco y ahora abortado por la actual titular del Departamento, Ana Pastor, podría haber supuesto para las arcas públicas un importe próximo a los siete millones de euros en pocos meses, según estimaciones de expertos próximos al PP.

Entre esos siete millones de costes figurarían los más de cinco millones que supusieron los cuatro contratos más importantes suscritos por Aena con la consultora AT-Kearney, el bufete Cuatrecasas, los tasadores AFI Consultores de las Administraciones Públicas y Roland Berger y el banco The Royal Bank of Scotland relacionados con el proceso de privatización de la entidad estatal gestora de los aeropuertos puesto en marcha el pasado año por el Gobierno de Rodríguez Zapatero.

A finales del pasado mes de marzo, Aena hizo pública la adjudicación a AT Kearney del contrato de consultoría estratégica para el desarrollo e implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuario, que se iniciaría con la privatización del 49% del capital de la nueva sociedad Aena Aeropuertos S.A. El importe del contrato, cuyo plazo de ejecución era de 12 meses, ascendió a 1,9 millones de euros.

Pocos días más tarde la entidad pública gestora de



José Blanco.

los aeropuertos españoles adjudicó al bufete de abogados Cuatrecasas la asesoría jurídica para desarrollar el nuevo modelo de gestión aeroportuario durante doce meses por un importe de 699.000 euros. Cuatrecasas se encargaría de estudiar los trabajos necesarios para que la nueva sociedad Aena Aeropuertos, S.A. pueda iniciar el ejercicio efectivo de sus funciones. Para ello, deberá prestar asistencia jurídica en la delimitación del conjunto de bienes, derechos, contratos, concesiones, expedientes y obligaciones de la actual Aena que vayan a ser asumidos por la nueva sociedad. También se encargará de preparar la documentación necesaria para que, en una segunda fase, se pueda vender parte del capital de Aena Aeropuertos, S.A., así como de elaborar ofertas diferenciadas, tanto para el supues-

to de venta con salida a bolsa o sin ella.

En junio Aena adjudicó a The Royal Bank of Scotland el contrato del servicio de banca de inversión en el proceso de apertura al capital privado de Aena Aeropuertos, incluida la venta de hasta un 49% de la sociedad, la creación de sociedades filiales y los contratos de concesión. La entidad adjudicataria, según Aena, había presentado la mejor oferta técnico-económica. Aunque Aena no concretó el importe del contrato, diversos medios indicaron que estaba valorado en 2 millones de euros más un porcentaje en función del precio de venta del 49% del capital.

El plazo de ejecución de los trabajos a realizar por este banco era inicialmente de 24 meses, aunque la duración del contrato vendría determinada por la culminación de todos los trabajos que se agrupaban en 4 bloques: creación de sociedades filiales aeroportuarias, diseño y apoyo en el proceso de contratación de las concesiones aeroportuarias; diseño y ejecución del proceso de entrada de capital privado en Aena Aeropuertos, y la gestión y coordinación de la Oficina del Programa de Transformación del nuevo modelo. En cada uno de ellos, habrá tareas que serán lideradas por el banco de inversión y otras en las que dará soporte al consultor estratégico y al consultor legal.

Por último, a mediados de julio pasado, la sociedad Aena Aeropuertos adjudicó a AFI Consultores de las Administraciones Públicas y a Roland Berger el contrato para la valoración de la empresa ante la privatización del 49 % del gestor aeroportuario y las concesiones de Madrid-Barajas y de Barcelona-El Prat por 440.000 euros.





## Nuestro trabajo, vuela contigo.

Pon tus componentes en nuestras manos. Porque en Iberia Mantenimiento somos capaces de revisar y reparar más de 7.000 kits al año y sabemos cuidar cada detalle para que el funcionamiento de tu avión sea perfecto.

Pero nos gusta ir más allá, queremos llevarte más lejos, porque nuestro trabajo, vuela contigo.

IBERIA MANTENIMIENTO Dirección Comercial y Desarrollo. Aeropuerto de Madrid - Barajas, La Muñeza. 28042 Madrid, España.

Tel.: +34 91 587 49 71 / Fax: +34 91 587 49 91. E-mail: [maintenance@iberia.es](mailto:maintenance@iberia.es)

[www.iberiamaintenance.com](http://www.iberiamaintenance.com)

**L**A compañía aérea Spanair decidió a finales del mes de enero cesar las operaciones “ante la falta de visibilidad financiera para los próximos meses” y presentó concurso voluntario de acreedores. El Juzgado ha nombrado dos administradores concursales por la complejidad del procedimiento, que afecta a más de 2.500 empleados involucrados en un expediente de regulación de empleo (ERE) y más de 3.000 acreedores.

Spanair tira la toalla. La compañía Qatar Airways no se decidió finalmente a participar en la aerolínea española y la Generalitat de Cataluña, que con el Ayuntamiento de Barcelona tienen la mayoría de su accionariado, temía que Bruselas exigiera de inmediato la devolución de todo el dinero público invertido en ella.

Spanair comunicó oficialmente su decisión a las autoridades aeronáuticas españolas que han amenazado con sanciones a la compañía por graves infracciones de la Ley de Seguridad Aérea.

Era la crónica de una desaparición anunciada. Ya el pasado verano el diputado popular Andrés Ayala puso el grito en cielo. “Los catalanes deben exigir a su Gobierno saber qué ha pasa-

# Spanair echó el cierre por ‘la falta de visibilidad financiera’

do con Spanair. Hay una pérdida de más de 500 millones de euros absolutamente ociosa y que lo que ha generado ha sido una frustración a quien se había creído -nosotros advertimos que no era verdad- que con la compra de una compañía aérea El Prat se transformaba automáticamente en un hub”, dijo el portavoz del PP en la Comisión de Fomento del Congreso.

“No tienen sentido algunas de las actuaciones que están teniendo por parte del Ministerio. También es verdad que no ha tenido ningún sentido toda la política aeroportuaria de la Generalitat de Cataluña durante el Gobierno del tripartito. No ha tenido sentido alguno. Y se han creado unas expectativas absolutamente erróneas a la ciudadanía catalana y que ésta debería pedir explicaciones, concluyó Ayala.

La Generalitat catalana se ha inhibido en el caso. Su consejero de Territorio y

Sostenibilidad, Lluís Recoder, aseguró que el Gobierno catalán no se siente responsable del cierre de operaciones de Spanair y descarta abrir una investigación sobre el mismo. “El Gobierno no se siente responsable civil subsidiario del cierre de Spanair; la Generalitat sólo controlaba un 24% de las acciones de la aerolínea, era un inversor más, pero no el gestor”, dijo Recoder ante los periodistas. “Por nuestra parte, no hay intención de abrir una investigación, porque no tenemos indicios de que esto sea necesario. Los gestores han hecho su trabajo razonablemente bien”, añadió.

Recoder consideró que la decisión del tripartito de reflotar Spanair era una idea “bien intencionada”, teniendo en cuenta que el aeropuerto de El Prat necesitaba una compañía central que ayudara a convertirlo en un auténtico ‘hub’, sobre todo, después de que Iberia priorizara Barajas. Indicó también que el presidente de Spanair, Ferran Soriano, ha hecho un “buen trabajo”, teniendo en cuenta que la realidad no era fácil, y ha considerado que no mintió cuando anunció que el acuerdo con un socio industrial se podría cerrar en marzo porque las negociaciones con Qatar Airways se rompieron al no poder garantizar que Bruselas considerara las inversiones de la Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona como ayudas de Estado.





Récords, a pesar de la crisis

# Un año histórico para los constructores aeronáuticos

**Airbus** volvió a **superar** a su **rival** norteamericano

A pesar de la difícil coyuntura económica, que ha mantenido la incertidumbre en la mayoría de los sectores en todo el mundo, el pasado ejercicio no fue un año malo para los principales constructores aeronáuticos, sino todo lo contrario; todos anuncian incrementos de beneficios, entregas y pedidos de aviones.

“EADS es una máquina que no deja de incrementar su flujo de tesorería e impulsar su propio crecimiento, y ahora es el momento de aumentar la rentabilidad”, dijo en Hamburgo el consejero delegado del consorcio aeroespacial europeo, Louis Gallois, durante la conferencia de prensa de Año Nuevo. Gracias a los resultados sólidos del Grupo, la cotización de las acciones de EADS subió un 38% entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2011, convirtiendo al Grupo en la entidad con los mejores resultados del índice CAC40 y la segunda del MDAX.

El consorcio alcanzó una cifra récord de entrada de pedidos gracias al robusto impulso experimentado en el segmento de aviones comerciales, en particular, debido a la asombrosa acogida que el mercado ha dispensado al A320neo. Airbus alcanzó la cifra récord de pedidos de 1.608 (1.419 netos) aviones comerciales, valorados en 169.000 millo-



nes de dólares brutos (140.000 millones de dólares netos) a precios de catálogo.

El constructor aeronáutico europeo entregó 534 aviones comerciales a 88 clientes (de los que 10 son nuevos clientes) y registró 1.419 pedidos netos en 2011 -el de mayor éxito en la historia de la compañía-, cerrando el año con un incremento de la producción por décimo año consecutivo.

Airbus alcanzó la cifra récord de pedidos de 1.608 (1.419 netos) aviones comerciales, valorados en 169.000 millones de dólares brutos (140.000 millones de dólares netos) a precios de catálogo. En cuanto al valor, la cuota total de ventas de aviones Airbus (de más de 100 plazas) en 2011 fue del 56% bruto (54% neto). A

pesar de los difíciles mercados, Airbus Military consiguió cinco nuevos pedidos de aviones militares y de transporte ligeros y medios (CN235 y C295).

La cartera neta de pedidos de aviones comerciales incluye: 19 A380; 52 aviones de las familias A330 y A350 XWB; y 1.348 aviones de la Familia A320. De estos últimos, el A320neo alcanzó las 1.226 órdenes en firme, confirmando su título como “el avión más rápidamente vendido de la historia”. En total, la cartera de pedidos asciende a 4.437 aviones, valorados en más de 588.000 millones de dólares a precios de catálogo, el equivalente a 7-8 años de producción. La cartera de pedidos de aviones militares se sitúa en 222 unidades, e incluye: 174 A400M; 22 A330 MRTT; 18 aviones

[Pasa a la página siguiente](#)



**Viene de la página anterior**

ligeros y medianos; y la conversión de ocho aviones P-3.

**Progresos de Boeing.-** El constructor aeronáutico norteamericano Boeing registró un beneficio neto de 4.000 millones de dólares, con ingresos por importe de 68.700 millones de dólares, incluido un impacto fiscal favorable, según anunció ayer la compañía.

“Los buenos resultados de explotación en el cuarto trimestre, junto con una cifra récord de ingresos y flujo de caja, culminaron un año en que Boeing consiguió notables progresos,” dijo Jim McNerney, presidente y consejero delegado de Boeing. “Los logros más destacados de nuestro equipo durante el ejercicio incluyen la certificación y entrega de los primeros aviones 787 y 747-8, el haber ganado el concurso para el avión de repostaje de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, el lanzamiento del 737 MAX, la obtención de un contrato importante para la defensa contra misiles de los EE.UU. y un acuerdo clave de F-15s en Arabia Saudí”.

Los ingresos aumentaron en un 14% en el ejercicio completo por el mayor

volumen de entregas, el aumento de los ingresos por servicios y la mejora de la combinación de modelos. El margen operativo fue del 9,7% como resultado de una mejora de la combinación de modelos y una reducción del gasto en I+D, compensadas parcialmente por el aumento de los costes estructurales y el impacto de las entregas iniciales de los aviones 787 y 747-8.

Al cierre del ejercicio, la compañía tenía más de 1.000 pedidos y compromisos del modelo 737 MAX, incluidos 150 pedidos en firme de Southwest Airlines, el cliente de lanzamiento.



La división de Aviación Comercial registró 379 nuevos pedidos netos en el cuarto trimestre, y un total de 805 en el ejercicio completo. La cartera de pedidos se mantiene fuerte: más de 3.700 aviones por un valor récord de 296.000 millones de dólares.

### Éxitos de Bombardier.-

Finalmente, la firma canadiense Bombardier con sus 245 aviones entregados en los meses de febrero a diciembre de 2011 superan los objetivos de 240 aeronaves anunciadas en febrero del pasado año para los doce meses siguientes..

El pasado 30 de noviembre, el consejo de administración de la sociedad aprobó el cambio de fecha de cierre del ejercicio del 31 de enero al 31 de diciembre, entrando en vigor dicho cambio el mes pasado. Por consiguiente, el último trimestre del pasado ejercicio que acabó el 31 de diciembre no contó más que con dos meses y el periodo anual sólo tuvo resultados de 11 meses.

En los once meses del pasado ejercicio -de febrero a diciembre de 2011- Bombardier recibió 249 pedidos de aviones frente a los 201 encargados en el mismo periodo del año anterior.

“Las fluctuaciones registradas en las economías mundiales en el pasado año han creado un clima de prudencia en los numerosos sectores y la incertidumbre resultante ha planteado un problema para la industria de la aviación civil”, dijo Guy C. Hachey, presidente de Bombardier Aerospace. Sin embargo, gracias a la variedad de nuestros productos de aviones ejecutivos, comerciales y mixtos, estamos bien situados para responder a las necesidades a largo plazo de nuestros clientes”, añadió.



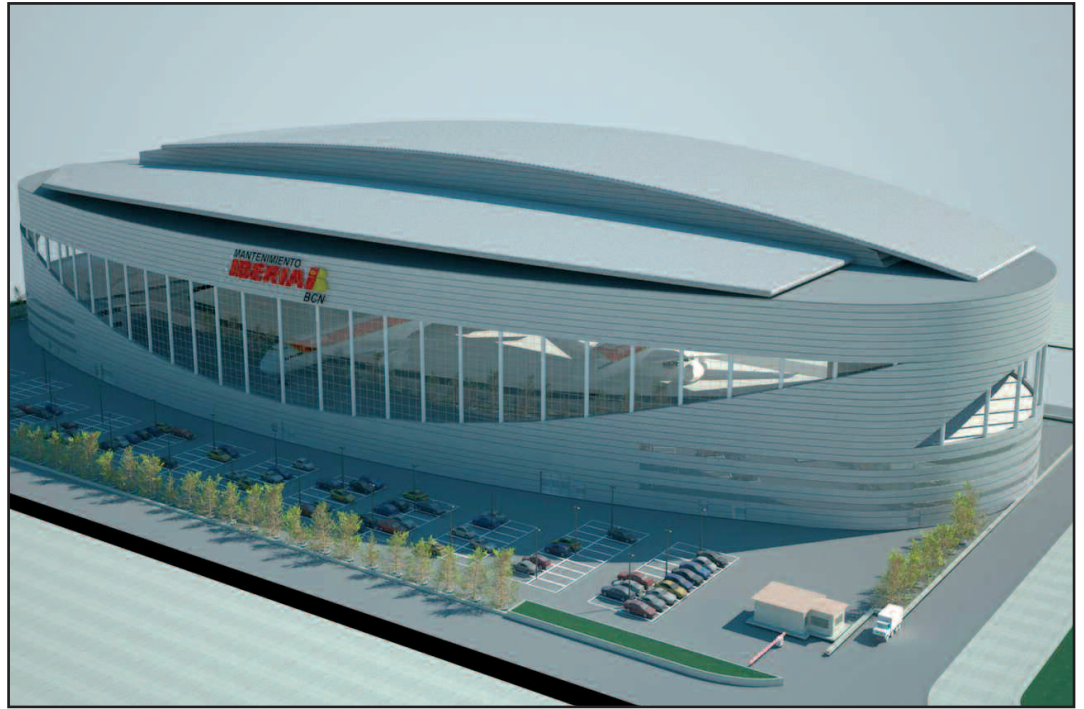
**I**BERIA Mantenimiento tiene previsto crear este año un centenar más de empleos directos de alta cualificación en su nuevo hangar de Barcelona. Al año de su inauguración, la compañía ya había contratado más de un centenar de estos profesionales. El hangar inició su actividad con 57 personas y actualmente son ya 107 profesionales de alta cualificación los que diariamente participan en las tareas de mantenimiento de las distintas aeronaves.

El abanico de estudios y formación que acumulan los trabajadores del hangar es tan amplio que abarca desde la Ingeniería Aeronáutica hasta la Licencia en Mantenimiento Aeronáutico homologada por la EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea), pasando por los Ciclos Superiores de Formación Profesional en Mecánica.

En su primer año de funcionamiento, por el moderno hangar de mantenimiento de Iberia en Barcelona han pasado casi 30 aviones de las compañías Iberia y Vueling para ser revisados y se han realizado decenas de atenciones por AOG (Aircraft On Ground)

A finales de noviembre de 2010 entró en funcionamiento. La infraestructura se estrenó con la Revisión C a un Airbus A320 de la compañía Vueling. Las tareas de mantenimiento que incluye este tipo de revisión, que se alarga entre seis y doce días, consisten en un exhaustivo reconocimiento de la estructura y los interiores del avión, así como de la mecánica y aviónica con el fin de restituir la aeronave a una condición muy próxima a la original de entrega.

En su primer año se llevaron a cabo 28 revisiones



Hangar de Iberia Mantenimiento en Barcelona

En este año

# Iberia Mantenimiento creará 100 empleos de alta cualificación

En su hangar de Barcelona

similares a ésta y se realizaron decenas de atenciones por AOG (Aircraft On Ground), es decir, reparación de averías imprevistas, para cuya solución se necesita una instalación como el hangar de Barcelona.

El Hangar de Mantenimiento de Iberia en Barcelona realiza grandes revisiones a aviones Airbus, A320 y A319, de Iberia y Vueling y tiene previsto hacer lo mismo con las aeronaves de Iberia Express, a la vez que está acondicionado para recibir cualquier avión de cualquiera de los clientes de Mantenimiento en Línea de Iberia en Barcelona.

El hangar de Iberia en Barcelona destaca por ser el más moderno del sur de Europa. Además, es el segundo hangar de mantenimiento más grande a nivel nacional. Basta saber que cuenta con una superficie de 24.000 metros cuadrados de parcela, de los que 11.200 se destinan al mantenimiento de los aviones.

Pero si algo distingue estas instalaciones es por ser respetuosas con el medio ambiente. En su diseño se ha dado máxima prioridad a obtener la mayor eficiencia en consumo eléctrico y utilización de fuentes de energía renovables.

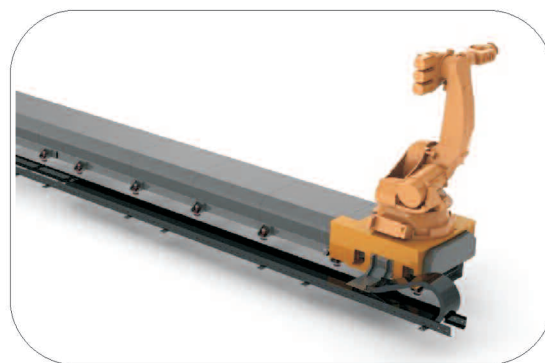


## EMBRAER también deposita su confianza en Tecnatom

El fabricante aeronáutico brasileño, el más importante del hemisferio sur y uno de los cuatro más importantes del mundo, contará con Tecnatom para el equipamiento de sistemas de inspección por ultrasonidos de componentes de material compuesto, en la nueva factoría que está construyendo en Évora (Portugal).

El esfuerzo realizado en el desarrollo tecnológico, encaminado a la integración de robots industriales en sistemas de inspección, ha permitido ofrecer un producto de tan altas prestaciones que ha llevado a Embraer a inclinar la balanza a favor de Tecnatom.

En tan sólo dos años se han realizado los desarrollos que permitirán que en 2012 esta nueva generación de sistemas de inspección esté en líneas de producción de fábricas aeronáuticas en China, Brasil y Portugal.



## Inauguración oficial, en Technocampus (Nantes-Francia), del Sistema de Inspección por Ultrasonidos generados con Láser

El centro tecnológico Technocampus EMC2, creado por Airbus, EADS y CETIM, ha inaugurado el nuevo sistema de inspección, cuya instalación puso a punto Tecnatom antes del verano.

Al acto de inauguración han acudido autoridades políticas francesas y altos directivos de EADS, Airbus y Tecnatom.

El nuevo sistema supone un nuevo hito tecnológico gracias a la tecnología de generación y detección de los ultrasonidos con Láser, al prescindir del tradicional transductor piezoeléctrico, del acoplante y del contacto con la pieza.

Esta tecnología unida a la experiencia adquirida por Tecnatom en robótica, equipos de control y software de proceso de datos, además de las propias técnicas de ensayo con ultrasonidos, promete llegar a jugar un rol importante en el proceso industrial de fabricación de materiales compuestos.

